

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Wochenblatt

Zusendungen bittet man zu richten:
An die Redaktion der Deutschen
Bauzeitung, Berlin, Oranien-Str. 75.

Insertionen (2½ Sgr. die gespaltene
Petitzelle) finden Aufnahme in der
Gratis-Beilage „Bau-Anzeiger.“

herausgegeben von Mitgliedern

des Architekten-Vereins zu Berlin.

Bestellungen übernehmen alle Post-
anstalten und Buchhandlungen, für
Berlin die Expedition, Oranienstr. 75.

Preis 1 Thlr. pro Vierteljahr. Bei di-
rekter Zusendung jeder Nummer
unter Kreuzband 1 Thlr. 5 Sgr.

Redakteur: K. E. O. Fritsch.

Berlin, den 10. November 1870.

Erscheint jeden Donnerstag.

Inhalt: Das Münster zu Strassburg. Eine baugeschichtliche Studie von F. Adler. (Fortsetzung). — Die Feldseisenbahn von Rémy nach Pont-à-Mousson. — Das neue Hôtel Dieu in Paris. — Mittheilungen aus Vereinen: Architektonischer Verein zu Hamburg (Fortsetzung). — Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hannover. — Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes: Bitte an die

Techniker der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. — Die Thätigkeit der französischen Kriegsgefangenen an den Kanalbauten bei Lingen. — Strassburg's Münster. — Architekt Franz Schulz. — Das eiserne Kreuz. — Konkurrenz: Monats-Aufgaben im Architekten-Verein zu Berlin. — Personal-Nachrichten. — Brief- u. Fragekasten. — Hilfskomité für die im Felde stehenden Architekten etc.

Das Münster zu Strassburg.

Eine baugeschichtliche Studie von F. Adler.

(Fortsetzung.)

I. Baugeschichte.

Das Stiftungsdatum der Kathedrale ist urkundlich so wenig gesichert, wie der Anfang des Bisthums. Die ältesten Chronisten, u. A. Königshoven in Schilter's Ausgabe S. 232, schreiben dem Frankenkönige Chlodwig die Erbauung der ersten Kathedrale von 504—510 zu. Von diesem primitiv schlichten, mit einem Strohdache bedeckten Eichenholzbaue hat Specklin, Stadtbaumeister zu Strassburg von 1577—1589, in seinen Collectaneen einen Grundriss überliefert.¹⁾ Das an sich unscheinbare, aber offenbar aus alten Quellen stammende Fragment findet sich bei Schilter, Schadaeus und Gerbert²⁾ bereits veröffentlicht, doch hat nur Lange³⁾ bisher eine nähere Notiz davon genommen. Eine kritische Prüfung und Vergleichung dieses Grundrisses liegt ausserhalb der Grenzen dieser Arbeit und muss einem anderen Orte vorbehalten bleiben.

Wann Chlodwig's Bau untergegangen und durch einen Neubau ersetzt worden ist, wissen wir nicht. Nach unverbürgten Nachrichten soll schon Pipin die Absicht, einen soliden Steinbau auszuführen, gehegt und Karl der Grosse diesen Plan im Jahre 771 verwirklicht haben.⁴⁾ Fest steht nur die Thatsache, dass in Ludwig's des Frommen Tagen ein vollständiger Münsterbau vorhanden war. Der um 826 nach Strassburg verbannte Ermoldus Nigellus erwähnt in dem Lobgedichte auf Kaiser Ludwig (Buch IV. v. 701) mehrer Altäre des Münsters und deutet ihre Stellung an.⁵⁾ Aus seinen Mittheilungen darf gefolgert werden, dass der damalige Bau eine kreuzförmige, dreischiffige Basilika bildete mit ähnlicher Plandisposition, wie die damals im Bau begriffene Klosterkirche zu St. Gallen, deren unschätzbare Grundriss uns erhalten ist.

Dieser zweite Münsterbau wurde 873⁶⁾ vom Feuer beschädigt und ging nach anderthalb Jahrhunderten zu Grunde. Bei einer Erstürmung Strassburg's durch Herzog Hermann von Schwaben im Jahre 1002 wurde die Domkirche geplündert und verwüstet. Nach rasch erfolgter Wiederherstellung durch Bischof Werner traf der Blitz 1007 die Kirche und zerstörte sie völlig⁷⁾, bis auf den Chor, wie einige Chronisten melden. Der thatkräftige Bischof fasste sofort einen stattlichen Neubau in's Auge. Aber trotz seiner einflussreichen Stellung im deutschen Episkopat und trotz seiner engen Beziehungen zum Kaiser Heinrich II. gelangte Werner erst nach vielfachen Berathungen mit hervorragenden Architekten, sowie nach mehrjährigen Vorbereitungen zur Grundsteinlegung im Jahre 1015.⁸⁾ Die Vollendung des langsam fortschreitenden — weil ebenso umfangreich geplanten wie mit möglichster Solidität durchgeführten — Neubaus erlebte Werner nicht, weil er 1028 auf einer Gesandtschaftsreise nach Konstantinopel starb. Sein Nachfolger sollte Abt Poppo v. Stablo werden⁹⁾, welcher wahrscheinlich mehrere Jahre hindurch bei dem Münsterbaue des Bischofs technischer Beirath, wenn nicht leitender Archi-

tekt gewesen und wegen seiner Frömmigkeit wie hervorragender Geistesgaben halber schon von dem Kaiser Heinrich II. hochgeschätzt worden war. Die hohe Anerkennung, welche auch Kaiser Konrad II. dem Baulente Poppo's zollte, beweist hinreichend die Thatsache, dass er ihm den Lieblingsbau seines Lebens, den gewaltigen Dombau zu Speier, übertrug. Der aus Flandern gebürtige Poppo darf überhaupt unter den deutschen Architekten des XI. Jahrhunderts, welche damals noch sämmtlich dem geistlichen Stande angehörten, als der grösste Meister bezeichnet werden. Seine nach strenger Detailbehandlung und nach vollendeter Raumgestaltung strebende Richtung lässt noch heute die Krypta des Domes zu Speier, eine der edelsten Bauanlagen der ganzen kirchlichen Baukunst des Mittelalters, in bewundernswürdiger Weise erkennen.

Die Vollendungszeit des mit Rücksicht auf die Stellung der Strassburger Kirche für das XI. Jahrhundert schon sehr stattlich zu denkenden Münsterbaues ist nicht überliefert; nur der Tag der Kirchweihe — der 29. August¹⁰⁾ — ist bekannt geblieben. Aus den noch erhaltenen Resten in der Krypta und im Chore, sowie aus einzelnen Baufragmenten und Nachrichten lässt sich schliessen, dass Werner's Bau ebenfalls eine kreuzförmige dreischiffige Basilika war, deren Arkaden entweder auf Säulen, oder auf Pfeilern und Säulen ruhten. Unter der plattgeschlossenen Apsis lag die theilweis noch erhaltene dreischiffige Krypta. An der Westseite erhob sich ein Glockenthurm; vor demselben erstreckte sich ein umsäulter Vorhof mit Taufkapelle; während an der Ostseite die Stiftsgebäude sich um den daselbst angeordneten Kreuzgang (hier Brüderhof genannt)¹¹⁾ gruppirt. Die allgemeine Planbildung kann man sich leicht durch eine Kombination des Vorhofes und der Taufkapelle zu Essen mit dem Dome und dem Domkreuzgange zu Hildesheim veranschaulichen. Zweifelhafte muss bleiben, ob zwei Chöre — ein Ost- und Westchor — vorhanden waren, doch ist diese Planbildung, welche Viollet-le-Duc schon vermuthet hat und welche ich aus genauere Untersuchung der wichtigsten Bauwerke des XI. Jahrhunderts in Deutschland nur bestätigen kann, als sehr wahrscheinlich vorauszusetzen.

Der dritte Münsterbau erlitt schon ein Jahrhundert nach seiner Herstellung schwere Beschädigungen durch das Feuer. Es wird von Bränden in den Jahren 1130, 1140, 1142, 1150 und 1176 berichtet.¹²⁾ Der Brand von 1140 muss ganz besonders Schaden angerichtet haben, weil auch ausserhalb Strassburg's (z. B. in Altorf) davon Notiz genommen wurde. Dennoch hat derselbe keine gänzliche Zerstörung bewirkt¹³⁾, weil der berühmte Bussprediger Bernhard v. Clairvaux schon 1145 in der Münsterkirche unter grossem Zulaufe des Volkes eine feierliche Messe zelebriren konnte. Indessen hat man, wie die erhaltenen Spuren lehren, bald nach 1176 einen sehr umfassenden Umbau begonnen, welcher offenbar den Zweck hatte, die bis dahin festgehaltene, sehr unsolide Holzdeckenbildung durch kräftige, dem Feuer besser widerstehende Gewölbestruktur zu ersetzen. Leider fehlt es an jeder hilfreichen Nachricht über Beginn und Fortgang dieser langjährigen Bauthätigkeit in romanischen und Uebergangsstilformen. Nur aus der Analyse der noch vorhandenen

1) Dan. Specklin's für die Baugeschichte der Stadt Strassburg werthvolle Arbeiten waren früher in zwei Bänden auf der Stadtbibliothek vorhanden und sind wahrscheinlich bei dem jüngsten Brande derselben mit anderen Schätzen zu Grunde gegangen.

2) Schilter zu Königshoven's Chronik S. 548, Schadaeus im „Summum Argentarofensium templum“ S. 7 u. Gerbert in „liturgia alamannica“ I, 181.

3) In der unvollendeten Forts. v. Hoffstadt's Goth. ABC-Buch S. 327.

4) Strobel, Gesch. d. Elsasses I, 129.

5) Pertz, S. S. II, 464 ff.

6) Grandidier, Essais sur la Cathédral, S. 12.

7) Königshoven a. a. O. S. 274.

8) Schadaeus S. 107 f.

9) Grandidier, Oeuvres inéd. I, 526.

10) Strobel, III, 508.

11) Grandidier, essais sur la cath. S. 23 ff.

12) Annales Argent. bei Pertz XVII, 86 ff. u. Ellenhards Annales das. 101 ff.

13) Was Strobel I, 376 nach Würdtwein VII, 120 annimmt.

Fragmente und unter Heranziehung einzelner hervorragender Baudenkmäler des Elsasses, welche der späteren Epoche der Hohenstaufenzeit angehören, ist es möglich, eine ziemlich sichere Vorstellung von dem damals beabsichtigten Bauprojekte zu gewinnen. Die interessanten Umbauten, welche ein nach Lothringen gelangter Zweig der romanischen Baukunst zuerst in St. Dié am Westabhange der Vogesen, sodann in den Elsasser Kirchen St. Fides zu Schlettstadt und St. Leodegar zu Gebweiler hervorgerufen hat, sowie andererseits der sichtbare Einfluss, den die grossen Dome von Mainz, Speier und Worms am Mittelrheine und noch weiter aufwärts geübt haben, gestatten eine sichere Interpretation der im Münster vorhandenen Baureste, sowie eine Ergänzung des überhaupt nicht zur Ausführung gekommenen Langhauses. Man hat im Wesentlichen das gebundene romanische Gewölbe-Bausystem von quadratischen Kreuzgewölben, je zwei im Seitenschiff auf eins im Mittelschiff, wie solches damals in der Lombardei, der Schweiz, am Ober- und Mittelrheine zur konsequenten Anwendung gelangte, auch hier eingebürgert und mit den alten Bauresten verschmolzen. Dabei ist man nach Westen hin nicht über die starken, aber schon reich gebündelten Vierungspfeiler hinaus gekommen. Denn in Folge des schwierigen und deshalb langsam geförderten Baubetriebes am Chore, der Vierung und in den Kreuzflügeln war man gezwungen, das für den Gottesdienst unentbehrliche alte dreischiffige Langhaus des XI. Jahrhunderts mit der ganzen Westfront sehr lange, bis gegen 1230—40 hin, den Glockenthurm sogar bis 1277, zu konserviren. Als endlich die Osthälfte des Münsters mit der Krypta, der anschliessenden St. Andreas-Kapelle, den Kreuzflügeln und der Vierungskuppel fertig gestellt und dem Gottesdienst übergeben war — vielleicht sogar die Fundamente für das Langhaus schon gelegt waren — und nun der Aufbau des dreischiffigen Langhauses mit der Westfront erfolgen sollte, waren die Bauformen, in welchen man mühselig und sorgenvoll mehrere Menschenalter hindurch die eine Münsterhälfte umgebaut hatte, verblasst und abgestorben. Die gotische Baukunst hatte ihren triumphirenden Einzug in Deutschland gehalten.

Zuerst in Trier, dann in Marburg, gleichzeitig in Metz und etwas später in Toul war man bei stattlichen Neu- oder Erweiterungsbauten zu den von Nord-Frankreich gekommenen Bauformen übergegangen, — ja hatte man in Trier und Marburg das ganze nordfranzösische Bausystem rein und vollständig angenommen. Selbst in der Schwesterstadt Freiburg im Breisgau war nach einigem Zögern schon vor der Mitte des XIII. Jahrhunderts der Entschluss gefasst worden, den stattlich und einheitlich noch in spätromanischer Bauweise begonnenen Münsterbau von der Vierung ab in den neuen gotischen Formen fortzuführen, welche, wenn auch äusserlich schon ziemlich sicher gefasst, nicht ohne Schwierigkeit und mit deutlich sichtbarer Reduktion der gewählten Vorbilder den älteren Theilen angepasst werden mussten.

Ein gleicher Schritt, nur freier und sicherer, ist auch in Strassburg um das Jahr 1250 erfolgt. Dieses ungefähre, aber der Sachlage und den Zeitverhältnissen am meisten entsprechende Datum fliesst aus der uns aufbewahrten Nachricht, dass der alte Lettner, dessen Ausführung, wie so oft im Mittelalter, gewiss auch hier den Abschluss des Chorbaues bildete, im Jahre 1252 zur Vollendung kam. Die Vermuthung liegt nahe, dass wenn in jenem Jahre die zur kirchlichen Benutzung übergebene Osthälfte in üblich monumentaler Weise zwischen Klerus und Laienwelt geschieden wurde, der Umbau endlich zu dem alten Langhause gelangt war und dessen Abbruch bewirkt hatte. An seiner Stelle trat die im Wesentlichen noch erhaltene stattliche und hochschiffige Bauanlage mit ihren nicht mehr unsicher oder schwankend aufgefassen, sondern klar und bewusst wiedergegebenen sehr reichen gothischen Bauformen.

Den Zeitpunkt des Auftretens der Gotik am Münster würden wir sicherer bestimmen können, wenn die 1242 begonnene Kapelle St. Georg, sowie die 1256 geweihte Kapelle St. Blasius, beide am Kreuzgange belegen, noch aufrecht ständen¹⁴⁾. Ihr Verlust, sowie der Untergang gleichzeitiger Klosterbauten in und vor der Stadt, wie St. Katharina, St. Marcus und St. Agnes von 1242, 1246 und 1248¹⁵⁾, hat uns der zur Vergleichung werthvollen und unersetzlichen Hilfsmittel beraubt. Einen Ersatz und eine gewisse Erweiterung unserer Annahme des Datums von 1250 gewährt die chronistische Nachricht, dass man 1247¹⁶⁾ das Frauenhaus in dem Frohnhoof erbaut habe. Denn dieses Gebäude war der sowohl für die Verwaltung der Baugelder, als auch für die

Leitung der praktischen Ausführung unentbehrliche Mittelpunkt, welcher südlich vom Münster belegen, zwar nur in einer zweimaligen Erneuerung auf unsere Zeit gekommen ist, aber seit sechshundert Jahren die Urkunden und alten Baurisse verwahrt und deshalb mit dem Münster eng verbunden ist. Da die Bauverwaltung damals noch ausschliesslich Sache des Bischofs war, so ist das Frauenhaus auch bischöflicherseits erbaut und zwar in der Absicht erbaut worden, den nothwendigen Baubetrieb des Langhauses nachhaltig und kraftvoll, möglichst ohne Unterbrechung, ganz nach Art der französischen Kathedralwerkplätze im direkten Zusammenhange mit einer Steinmetzenhütte aufzunehmen und durchzuführen. Wir werden also nicht viel fehlgehen, wenn wir den Zeitpunkt für den Bruch mit den romanischen Traditionen und die bewusste Aufnahme der Gotik am Münster, zunächst durch den Entwurf und allerlei Vorarbeiten eingeleitet, auf etwa 1245, also fast gleichzeitig mit der Gründung der Kölner Domhütte feststellen.

Ueber den Fortgang des Langhausbaues fehlt es wieder an Nachrichten, aber der Zeitpunkt seiner Beendigung ist völlig gesichert. Es war der 5. September des Jahres 1275, wie ein aus Strassburg stammendes, jetzt in Wolfenbüttel aufbewahrtes Lectionarium des XIII. Jahrhunderts mit den Worten: *Anno domini MCCLXXV. 7 id. sept. vigilia nativitatib. beatae virginis completa est structura media fabrice, preter turres anteriores ecclesie Argentiniensis . . .* überliefert.¹⁷⁾ In den so nach fünfundzwanzigjährigen Zeitraum des Langhausbaues fällt eine für die Stadtgeschichte höchst wichtige Begebenheit, welche wegen ihrer indirekten Einwirkung auf den Münsterbau auch hier nicht ausser Acht gelassen werden darf.

Unter den sächsischen Kaisern hatten die Bischöfe die Stadtherrschaft erlangt und trotz manchen Zwistes in patriarchalischer Weise bis zum Anfange des XII. Jahrhunderts zu bewahren gewusst. Obschon kaiserliche Privilegien die starren Verhältnisse bürgerlicher Abhängigkeit schon ein wenig gelockert hatten, beweist doch das älteste Stadtrecht — um 1130 — dass der Bischofshof noch immer den Mittelpunkt für Gericht und Verwaltung bildete. Erst in den Anfang des XIII. Jahrhunderts fällt die Entstehung des Stadtraths und nun rang die von stolzen Geschlechtern geführte Bürgerschaft nach immer grösserer Selbstständigkeit. Da trat ihr die bischöfliche Gewalt in der Person des kriegerisch gesinnten Bischofs Walther (von Geroldseck) mit gewaffneter Hand entgegen. Die Bürgerschaft siegte in dem denkwürdigen Kampfe bei Hausbergen unweit Strassburg im Jahre 1262 und erwarb von Walther's Nachfolger durch Sühnevertrag die Anerkennung der erstrebten Rechte. Die Regierung und das Gericht kamen in die Hände der Geschlechter.¹⁸⁾ Aus der offenen Parteinehmer des Grafen Rudolf von Habsburg (der früher Bannerträger und Heerführer der Stadt gewesen war) für die Stadt und gegen den Bischof erklärt sich auch die Anhänglichkeit des späteren Königs Rudolf an Strassburg und die Dankbarkeit der Bürgerschaft für den König.

Wie der mächtige Aufschwung des städtischen Selbstgefühls nach der Schlacht bei Hausbergen auf den Münsterbau eingewirkt hat, zeigt sich daran, dass schon 1263 die Verwaltung der Dombaukasse dem Bischofe abgenommen und dem Grosskapitel übertragen wurde.¹⁹⁾ Indem sie aus dessen Händen bald darauf, im Jahre 1270, auf den Stadtrath überging und bei der Stadt verblieb, wurde das Interesse der Bürgerschaft für die Fortführung des Münsterwerkes lebhaft entzündet und dauernd mit derselben verbunden.

Auf den Baubetrieb des Langhauses hat diese Aenderung gewiss ebenso fördernd eingewirkt, als die lebhaft persönliche Theilnahme des energischen Bischofs Konrad von Lichtenberg, der seit 1273 dem Bisthume vorstehend, den Bau zu seinem Ruhmes-Denkmal gestalten wollte. Ein von ihm noch erhaltener Ablassbrief von 1273 für das Münsterwerk enthält hierfür die bezeichnenden Worte: „Weil das Werk der strassburgischen Kirche gleich den Blumen des Maimondes sich in die Höhe erhebt, die Augen der Beschauer immer mehr auf sich zieht und mit inniger Freude von ihnen betrachtet wird, so ist es uns Herzensangelegenheit, dasselbe Werk mit Fleiss zu befördern und auf jede zweckdienliche Weise der Vollkommenheit entgegenzuführen. Wer also, um den Bau aufzuhelfen etc.“²⁰⁾ Der völlige Abschluss des Langhauses erfolgte, wie oben erwähnt, 1275, also zwei Jahre nach diesem Erlasse. Leider ist der Name des grossen Meisters dieses Bauheiles nicht überliefert worden. Die Be-

17) Bei Pertz S. S. XVII. 90.

18) Vergl. die vortr. Darst. dies. Verhältnisse von Hegel in „Chroniken der oberheinischen Städte“. Bd. I, S. 17 ff.

19) Nach Specklin u. Granddier, essais sur la cath. S. 39 gegen Königshoven S. 255, welcher die Uebertragung direkt an den Rath berichtet.

20) Spach, „une charte de l'évêque Conrad de Lichtenberg“, S. 6 u. 7.

14) Schnadaus, S. 13 u. Schneegans, Essai histor. sur la cath. S. 18.

15) Königshoven S. 282 ff.

16) Königshoven S. 277.

endigung darf aber mit grosser Wahrscheinlichkeit dem Meister Erwin von Steinbach um deswillen zugeschrieben werden, weil nach unzweifelhaften Dokumenten dieser der Schöpfer der imposanten Westfront gewesen ist und einen so

seltenen, ja für die Stadt wie für das Bisthum ganz einzigen Auftrag nicht erhalten haben würde, wenn nicht sichtbare und anerkannte Proben seines Talentes bereits vorgelegen hätten. (Fortsetzung folgt.)

Die Feldeisenbahn von Rémilly nach Pont-à-Mousson.

Auf einer Reise in die von unseren Truppen besetzten französischen Landestheile nahm ich Veranlassung zu einer Besichtigung der neuen Eisenbahnlinie von Rémilly nach Pont-à-Mousson, diesem *par ordre de Moltke* hervorgezaubertem Werke deutscher Technik. Das hohe Interesse, welches dieser Schnellbau mir erregte, darf ich wohl bei dem grossen Kreise der deutschen Bautechniker ebenfalls voraussetzen. Ich will daher den in der deutschen Bauzeitung gegebenen Notizen, unbeschadet der von ihr für später versprochenen ausführlichen Mittheilung, einige Ergänzungen hinzufügen, welche vorläufig zur weiteren Orientirung derjenigen Fachgenossen dienen mögen, denen es nicht vergönnt sein wird, diese für die fernere Entwicklung unserer Eisenbahnnetze zweiten und dritten Ranges bedeutende, vielleicht einer minder kostspieligen Ausführungsweise bahnbrechende Leistung selbst zu sehen.

Gegenüber anderen Bauten hat diese Bahn eine kurze Geschichte. Ohne weitschweifige Vorerhebungen, ohne lange Diskussionen über die Wahl der Trasse, über die spätere Rentabilität wurde „aus freier Hand,“ auf den blossen Befehl hin gearbeitet, Metz mit einer Eisenbahn in südlicher Richtung zu umgehen und die Linien Saarbrücken-Metz und Nancy-Metz mit einander zu verbinden. Als wir daheim seinerzeit von der Aufgabe hörten, die unseren Feldeisenbahnkorps so kategorisch gestellt wurde, glaubten wir, es handle sich um einen Eisenbahnbau in ebenem Terrain, etwa wie bei dem Bahnbau von Chalons nach Mourmelon, der auf Napoleon's Befehl in 4 Wochen geschaffen wurde. Aber nein, das Terrain zwischen Rémilly und Mousson ist hügelig, vielfach durchschnitten und nur ein sehr geübtes Auge konnte die beste, d. h. die kürzeste und mit dem geringsten Aufwande an Arbeitskräften herzustellende Linie so richtig treffen, wie hier geschehen. Schliessen wir aus dem Bau zurück auf die Motive, die die Art seiner Ausführung bestimmten, so dürften Grösse des Verkehrs und Schnelligkeit der Herstellung alle anderen überwogen haben. Die Kosten der Anlage wie des Betriebs sind kaum in Betracht gezogen worden und durch die Vernachlässigung dieser Momente unterscheidet sich die Linie Rémilly-Pont-à-Mousson von jedem anderen Staats- oder Aktienunternehmen; es ist allein eine für militärische Bedürfnisse geschaffene Bahn. In technischer Beziehung bestehen ihre Gegensätze zu Schienenwegen vorgenannter Art in der Reduktion aller Maasse für das Längenprofil wie der Radien der Kurven auf einen Minimalsatz (von 1:36 resp. 190^m), in der — soweit es die Sicherheit des Betriebs erlaubte — gewagteren Herstellung des Unter- und Oberbaues, in der Zuhilfenahme endlich eines Materials — des Holzes, — das bisher von grösseren für einige Dauer berechneten Konstruktionen ausgeschlossen war.

Das Planum der Bahn hat zwischen Rémilly und dem Anschluss an die Strecke Nancy-Metz eine Länge von 4½ Meile oder 3390^m, im Auftrag eine Breite von 3,76^m, im Abtrag eine solche von 3,13^m. Die Böschungen sind in ersteren 1½—2 füssig, im letzteren 1 füssig angelegt; da, wo bereits Gräben vorhanden, hatten dieselben normale Maasse. Abtrag und Auftrag glichen sich nicht aus, sondern wurden nur mit Rücksicht auf schnelles Arbeiten auf die Seite geworfen oder von da entnommen. Die Beschaffenheit des Bodens ist wechselnd; Lehm, fette Ackerkrume finden sich von Rémilly bis Cheminot, leichter Wiesenboden, Sand mit Lehm gemischt, Kieslager in der Nähe von Pont-à-Mousson. Einige Durchlässe zur Abführung des Wassers sind trocken gemauert, die meisten jedoch bestehen aus ca. 20^{cm} im Lichten weiten gusseisernen Röhren, die bald gelegt waren und ihren Zweck trefflich erfüllen, da sie auch bei mässiger Neigung das Wasser schnell abführen und ihre glatten Wandungen ein Verschlammen verhindern. Bettungsmaterial ist unter die Schwellen nicht aufgebracht worden, dieselben wurden vielmehr direkt auf die Krone des Ab- oder Auftrags gelegt; ihre Verfüllung und Unterstopfung geschieht jetzt theils unter Verwendung der Kalksteine, die als Decklagematerial an den Strassen lagen und requirirt wurden, theils mit den in Brüchen gewonnenen Kalksteinen, theils mit dem aus dem Moselbette geräumten Kies. Die Gefälle differiren zwischen 0 und 1:36; letzteres Verhältniss findet sich im sog. Loch bei Rémilly.

Um diese Steigung zu erklimmen, wird ein Zug entweder getheilt oder es wird eine Hilfsmaschine vorgespannt. Da sich die Trasse möglichst dem natürlichen Terrain anschliesst, so ist der Wechsel der Gefälle, wie der der Kurven ein sehr rascher. Das Minimum der Kurvenhalbmesser ist 190^m, ein Maass, das besonders bei der Länge unserer Wagen nicht geringer genommen werden kann. Wegunterführungen oder Wegüberführungen hat die neue Bahn nicht, dagegen mehrfache Strassenübergänge der *routes departementales* und *routes vicinales*. An denselben sind die sehr primitiven Wärterhäuser — Bretterbuden mit einem kleinen eisernen Ofen — aufgestellt. Die Linie hat 3 Halte- und Ausweichstellen, Kalkofen, Bichy und Cheminot, und eine Wasserstation.

Der Oberbau zeigt Querschwellen gewöhnlicher Dimensionen, aber sehr verschiedener Qualität. Es liegen da Eichen-, Buchen-, Kiefern- und Pappelschwellen bunt durcheinander; was irgend zu brauchen war, hat Verwendung gefunden. Die 4½^m hohen einfachen Vignoleschienen sind von der ersten Feldeisenbahnabtheilung mit schwebendem, von der vierten mit festem Stoss gelegt worden. Die Verbindung der Schienen wurde mittelst Laschen bewirkt, die zum Theil mit vier, zum Theil nur mit 2 Schrauben befestigt sind. Ob es an Zeit fehlte, ob man zu wenig Schrauben hatte: genug, auch diese leichte Sicherung ist bisher genügend gewesen. Die Flucht der Schienen, wie ihre ebene Lage wird fortwährend gebessert; bei dem starken Setzen des Planums in Folge der nassen Witterung ist es vorgekommen, dass in der geraden Linie zwischen zwei Kurven eine Schiene 2—3" höher als die andere lag, unbeschadet der Sicherheit des Trains. In den Weichen liegen doppelte Vignoleschienen im Stuhl.

Die bei weitem interessantesten Anlagen sind die beiden Viadukte und die Brücken über die Mosel und Seille, voran der von der Feldeisenbahn-Abtheilung No. I unter Herrn Baurath Dircksen ausgeführte grosse Viadukt bei Rémilly und die von der Feldeisenbahn-Abtheilung No. IV unter Leitung des Herrn Baurath Menne bewirkte Ueberspannung der Mosel bei Pont-à-Mousson.

Die genannten Bauten sind in Holz ausgeführt und ist besonders die Konstruktion des ca. 110^m langen und 7^m hohen Viaduktes eine so fabelhaft leichte, dass ich an der Möglichkeit der Belastung durch einen Eisenbahnzug gezweifelt haben würde, hätten meine Augen das Faktum nicht selbst gesehen. Diese in einem Winkel von ca. 80° an der Basis gegeneinander geneigten Säulen, deren jedes Joch nur zwei hat, sind verbunden durch einfache Quer- und Längsstreben, die vor dem Fuss der Böschungen liegenden Joche durch Andreaskreuze. Alle Verbindungen basiren auf der einfachsten festen Konstruktionsfigur, dem Dreieck, und nur aus der wohldurchdachten gemeinsamen Inanspruchnahme der Widerstandskräfte aller Theile ist die Leichtigkeit des Baues zu erklären, der mit sparsamer Verwendung der geringsten Holzstämme viele unserer mit luxuriösem Aufwande von Mitteln plump gebauten Viadukte beschämt. Seine Trefflichkeit hat er auch durch das geringe Maass seines Setzens bewiesen; die Vorsicht, ihn mit geringerer Geschwindigkeit zu überfahren, wird wohl mehr zu seiner Schonung als aus Misstrauen gegen seine Standfähigkeit geübt.

Nicht minder der Aufmerksamkeit werth, obschon mit mehr Materialaufwand gebaut, ist die Brücke über die Mosel, die zwischen den Landstössen ca. 70^m lang ist. Ihre 19 Joche stehen durchschnittlich 3,25^m von Mitte zu Mitte entfernt; das in der Fahrrinne liegende hat doppelte Weite, um die Fahrzeuge passiren zu lassen. Die Breite des einzelnen Joches beträgt 2,20^m und wird es von vier 0,22^m im Quadrat starken senkrecht in das Flussbett eingerammten Pfählen gebildet, die durch 2 gerade und 2 Strebezangen, sowie durch einen Holm miteinander verbunden sind. Ueber den Holmen liegen, je nach der Stärke, eine oder 2 Langschwellen auf jeder Seite, auf diesen endlich die Eisenbahnquerschwellen. Kopfbänder unterstützen die Langschwellen; an den Stössen, die sich natürlich nur über einem Pfeiler befinden, sind dieselben durch ein untergeschobenes ca. 1^m langes Rähm verstärkt. Bei der Eile der Ausführung sind die Pfähle in den Kiesboden mit dem eisernen Rambahr ohne eisernen Schuh, selbst ohne sie an den Spitzen anzubrennen, eingetrieben worden. Die Flächen

der Hölzer sind nur da, wo sie in Verband treten, scharf behauen, sonst hat man ihnen die Rinde, wie die unregelmässige Stärke gelassen; ihre Qualität ist sehr variabel; die Pfähle sind von Eichen- und Kiefernholz, einzelne Langschwellen aus den in der Nähe weggehauenen Pappeln zugerichtet, viele Querschwellen sind von Buchenholz. Der Bau der Brücke hat 17 Tage gewährt; 7 Tage lang wurde gerammt, 7 Tage waren zum Aufschlagen des Holzwerks nothwendig, an 3 Tagen konnte wegen des unaufhörlichen Regenwetters nicht gearbeitet werden. Diese Leistung ist in Anbetracht der schwierigen Arbeit im Wasser gewiss eine eminente zu nennen und höchste Anerkennung müssen wir den leitenden Kräften, wie den braven Pionieren zollen, deren Fleiss und Ausdauer uns mit so glänzenden Resultaten überrascht hat.

Ist auch für korrekte Legung der Schienen noch Manches zu thun übrig und wird fortwährend an ihrer Besserung gearbeitet, so fuhr sich doch die ganze Strecke, wenn auch mit geringerer als Personenzugsgeschwindigkeit, vollkommen sicher, auf den geraden Strecken sogar flüchtig. Freilich tanzten die Waggons auf den Schienen, wie der Kahn auf leicht erregtem Wasser, sie neigten sich bei dem differirenden Gefäll bald nach vorn, bald nach hinten, in den Kurven bald nach dieser, bald nach jener Seite, aber flott griff die Lokomotive aus und die erstaunten Einwohner schauten kopfschüttelnd dem davoneilenden Train nach, unvermögend, deutscher Kriegführung und deutscher Technik ihre Anerkennung zu versagen.

Von überwiegender Bedeutung scheint uns dieser Bahnbau insofern, als er uns gezeigt hat, mit wie geringen Mitteln Tüchtiges geleistet werden kann, wenn man von der Schablone der Schulweisheit abweichend und den hemmenden Bestimmungen polizeilicher Bevormundung entrückt, hinein greift in das volle Leben goldener Praxis. Haben wir bis heute die kühnen Sprünge amerikanischer Technik bemäkelte und als leichtfertig an den Pranger gestellt: wohlan, wir sehen heute den ersten und kühnen Schritt, ihnen nachzuahmen, vor uns; weichen wir von dem System ab, zehn- oder hundertfache Sicherheit bietende Mauerklötze oder Eisengitter für Brücken und Viadukte hinzustellen, mit grossen Unkosten Anlagen zu bewirken, die über Zweck und Zeit weit hinausgreifen; führen wir fortan bei dem Bau von Linien zweiten und dritten Ranges Holzkonstruktionen ein, die das Anlagekapital vermindern, Zinsen sparen und sich in wenig Jahren bezahlt machen. Die Reduktion aller Maasse — wie sie die Linie Remilly-Pont-à-Mousson zeigt, die die billigste Ausführung ermöglicht — zum Vorbild nehmend, würden wir schnell eine Reihe von Anschluss- und Verbindungsbahnen unserer grossen Linien entstehen sehen, die unserem Handel und Verkehr neue Hilfsmittel zuführten und ihn in schnellere Zirkulation brächten. Der jungen Bahn aber, die uns diese Möglichkeit zeigt, wünschen wir ein kräftiges Gedeihen; ihren Schöpfern, „den braven Pionieren des deutschen Eisenbahnbaues“, senden wir ein freudiges Hoch!

Traben a. d. Mosel.

A. Doell.

Das neue Hôtel Dieu in Paris.

Bis zum Bekanntwerden einer genaueren Publikation über das in der letzten Bauepoche des Kaiserreiches, nach einem Entwurfe des Architekten Diet errichtete ausgedehnte neue Krankenhaus, das Hôtel Dieu zu Paris, mögen die nachfolgenden Notizen, erläutert durch einen den Publikationen des Intim-Klub entnommenen Grundriss, wenigstens eine allgemeine Idee des Baues geben.

Im Jahre 1866 wurde mit der Ausführung eines Krankenhauses, welches die bisher unter dem Namen des Hôtel Dieu zusammengefassten Baulichkeiten auf der Saine Insel *de la cité* ersetzen sollte, begonnen. Das alte Gebäude entsprach den modernen Anforderungen an ein Krankenhaus in keiner Weise mehr; die einzelnen Theile desselben waren sogar durch den Seinearm getrennt und standen nur durch einen Gang über denselben hinweg in Verbindung; Uebelstände, die längst allgemein anerkannt waren und dringende Abhilfe forderten. Dass dieselbe erst verhältnissmässig so spät eintrat, nachdem sich bereits eine glänzende und umfangreiche Bau thätigkeit fast ein Jahrzehnt hindurch mit Errichtung von Pallästen, Theatern und Kasernen beschäftigt hatte, bleibt immerhin bemerkenswerth. Um das Versäumte wenigstens in etwas einzuholen, ward der Bau von seiner Inangriffnahme ab sehr beschleunigt und sollte jedenfalls vor dem neuen Opernhause vollendet werden, was denn nun auch, aber wohl in anderer Weise als ursprünglich erwartet wurde, eingetreten ist.

Eine Verlegung der ganzen Anlage in eine andere Stadtgegend als die des beschränkten und lärmenden Mittelpunktes von Paris, mochte wohl aus inneren Gründen nicht möglich sein, auch mussten die alten Baulichkeiten bis zur Vollendung des neuen Baues in Funktion bleiben. Man griff daher auch hier zu dem bekannten Haussmann'schen Mittel der Demolirung eines Stadtviertels, welches dem alten Bau gerade gegenüber von der Front der Notre-Dame-Kirche bis zum anderen Seinearm sich ausstreckt. Es ward hier ein Terrain von 170^m Länge und 130^m durchschnittlicher Breite gewonnen, seiner Längenrichtung nach von Nord nach Süden belegen. Der Platz vor der Kathedrale und die Seine-Kais begrenzen die kurzen, zwei Strassen die längeren Seiten der Baustelle, welche für eine wünschenswerthe freie und luftige Lage der einzelnen Komplexe des Krankenhauses doch nur einen verhältnissmässig beschränkten Raum darbot. Es erklärt sich wohl hieraus die gewählte, mit neueren Ansichten nicht durchaus harmonisirende Gestalt der Anlage.

Sechs Gebäudeflügel mit grossen Krankensälen sind zu den

zwei Seiten eines langen mittleren Hofes geordnet und zunächst am Hofe durch Zwischenbauten vereinigt. Die einzelnen Flügel sind durch Höfe mit Gartenanlagen von 37^m Breite geschieden. Jeder Flügel enthält in drei Geschossen je einen grossen Saal zu 26 Betten und an dem einen Ende desselben die erforderlichen Bade- und Wärterzimmer. Die Klosets, Theeküchen, Aufzüge etc. liegen in den Zwischenflügeln, ebenso die Haupttreppen, je eine für jeden Flügel. Ausserdem enthalten die Zwischenbauten kleinere Krankenzimmer zu sechs, zwei und einem Bette, theils zur Absonderung für einzelne Krankheitsformen, theils zur Benutzung für Kranken höherer Stände. Die einzelnen Zimmer sind durch einen mittleren Versammlungssaal zum Aufenthalte der Rekonvaleszenten verbunden, die Zugänge sind abwechselnd auf den Haupt- und den Zwischenpodesten der grossen Treppen angelegt, so dass je zwei Etagen der Zimmer einer Etage der grossen Krankensäle entsprechen. Gegen den mittleren Hof öffnen sich lange Gallerien, welche geschlossen und heizbar, zum Spaziergange der Kranken während des Winters dienen. Die Anlage ist für etwa 700 Kranke bestimmt.

An der Vorderseite des Hauses befindet sich ein Vorhof und ein Vestibul, welches mit den Büsten und Namen solcher Personen geschmückt ist, die durch Vermächtnisse und Legate sich um die Anstalt verdient gemacht haben. Links vom Haupteingang liegen die Zimmer für die Konsultationen von Kranken, die nicht in die Anstalt aufgenommen sein wollen, sowie verschiedene Werkstätten; rechts davon die Bureaus der Verwaltung, Remisen, Stallungen u. s. w.

Am Ende des mittleren Haupt-Hofes erhebt sich die gemeinschaftliche Kapelle, rechts davon ist ein Aufenthaltsort für Schwache und Obdachlose, die auf den Strassen aufgefunden werden, angeordnet.

Mit der Anlage dieses Baues und der Vollendung des neuen Justizpallastes wird die Insel der *cité* dann übrigens nur noch von grossen Monumentalbauten eingenommen. An der Spitze, Seine abwärts, der kolossale Bau-Komplex des *Palais des justice*, mit den Gebäuden der *Prefecture de police* und der *Sainte Chapelle*, dann jenseits der die Insel in der Axe der Boulevard St. Michel und Sebastopol durchschneidenden Strasse das *Tribunal de commerce* und ihm entsprechend eine grosse Kaserne der Gardes de Paris, ferner das *Hôtel Dieu* und endlich die Kathedrale der *Notre Dame* am äussersten Ende stromaufwärts die zwar unansehnliche aber bedeutungsvolle *Morgue*.

8

Mittheilungen aus Vereinen.

Architektonischer Verein zu Hamburg. (Fortsetzung.)
Versammlung am 14. Oktober 1870. Vorsitzender: F. G. Stammann.

Nach Mittheilung des Empfangschreibens des Sekretärs der

deutschen Invalidenstiftung über den derselben übermittelten Beitrag des Vereins und nach Erledigung einiger Geschäftssachen stellte der Vorsitzende die erste Frage der Tagesordnung, die Besprechung über die sogenannte Butterbude in Lübeck, zur Dis-

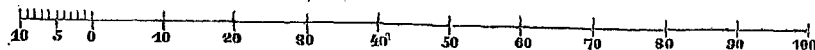
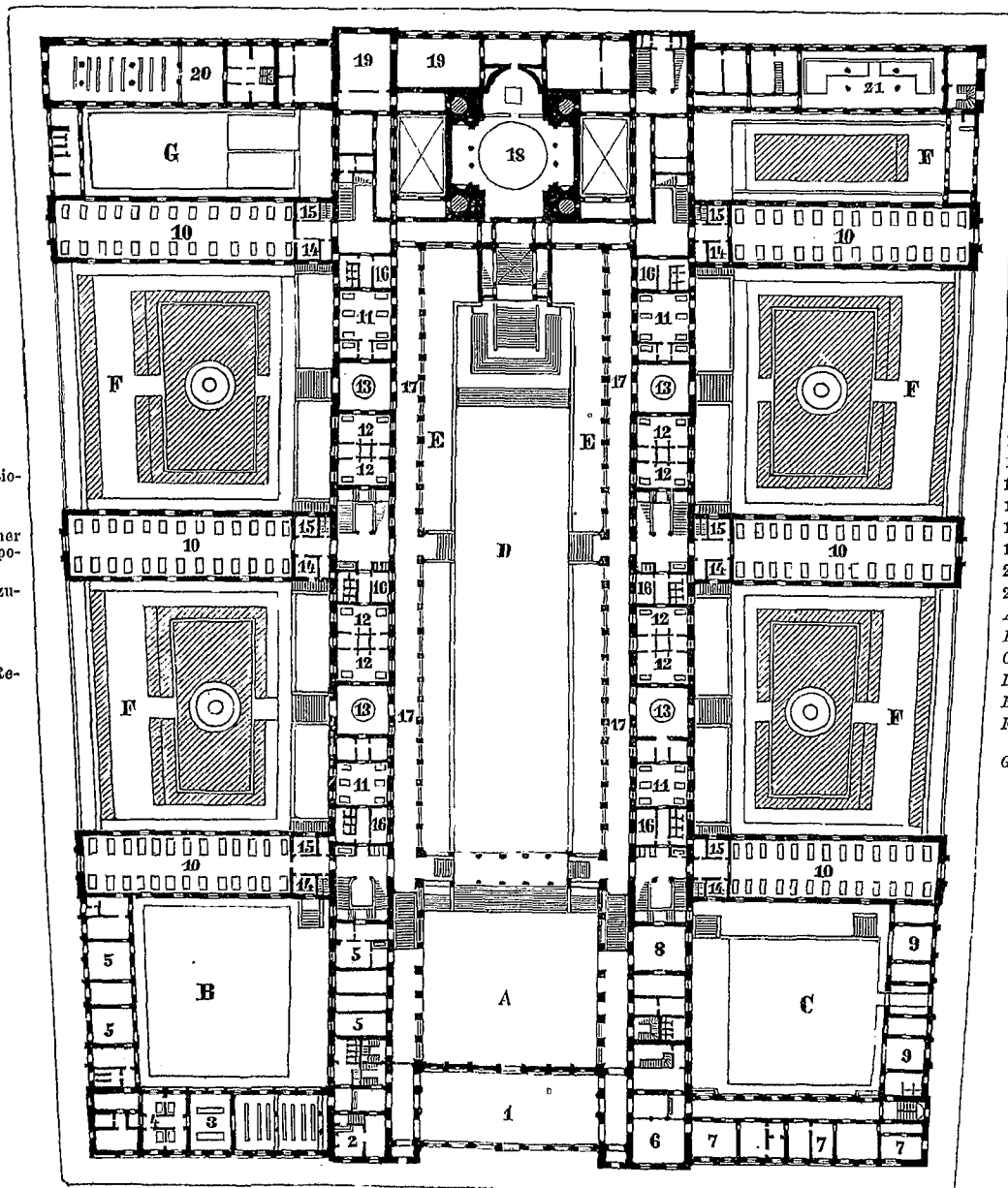
kussion. Der Verein beschloss nach längerer Besprechung, am 18. d. M. eine Exkursion nach Lübeck zu machen und den Künstlerverein zu ersuchen, sich an derselben zu betheiligen, um nach einer genauen Besichtigung weitere Schritte zu thun. *)

Sodann gab Hallier, welcher einen Eistransport für die Lazarethe nach Frankreich gebracht hatte, eine sehr anschauliche Beschreibung von Strassburg, welches er in den ersten Tagen nach der Einnahme besucht hatte. Unter Benutzung einer Karte von Strassburg gab er zuerst eine topographische Uebersicht über die Befestigungs- und Angriffswerke. Die Belagerungsarbeiten, welche sich hauptsächlich im Norden von der Stadt befinden, nahmen ihren Ausgangspunkt von Schiltigheim. Sie bedecken ein Terrain von mindestens $\frac{1}{4}$ deutsche Meile Breite und $\frac{1}{4}$ deutsche Meile Entfernung von den Festungswerken, und der Redner schilderte

dritten Parallele den Wassergräben der Festung auf etwa 50 Schritt. Wenn diese grösstentheils Nachts vorgenommenen Arbeiten und der Transport der schweren Geschütze in den Laufgräben schon fast unglaublich scheinen, so ist die nun erfolgte Erstürmung der Lünetten 52 und 53, zu welchen Brücken über die Gräben gebaut werden mussten und in denen die Stürmenden sich wieder einzugraben hatten, weil die Lünetten nach der Festung zu ganz offen sind, erst recht bewundernswürdig. Nachdem die Festungsmauer in $\frac{1}{3}$ ihrer Höhe von unten so lange beschossen war, bis der obere Theil sich nach Aussen neigte und herunterfiel, konnte der Sturm auf die alsdann schon von den Festungskanonen verlassenen Lünetten über das sehr steil schräg aufstehende Geröll der zerschossenen Mauer ausgeführt werden. Nach der Erstürmung brachte man das Belagerungsgeschütz in die Lünetten, und nun würde nach neuem

1. Vestibul.
2. Portier.
3. Saal für Konsultationen Extern.
4. Verbandzimmer.
5. Ateliers und Zimmer für Aerzte und Apotheker.
6. Wartesaal für Aufzunehmende.
7. Bureaux.
8. Waarenlager.
9. Stallungen und Remisen.
10. Saal zu 26 Betten.
11. " " 6 "
12. " " 2 "
13. Versammlungssaal.

14. Zimmer d. Schwestern.
15. Bäder.
16. Offices.
17. Geheizter Korridor.
18. Kapelle.
19. Todtenzimmer.
20. Hauptbureau.
21. Refektorium.
- A. Vorhof.
- B. Werkstättenhof.
- C. Küchenhof.
- D. Grosser Haupthof.
- E.E. Areas.
- F. Spazierhöfe mit Gartenanlagen.
- G. Hof des Zentral-Büreaus.



Das Hôtel Dieu zu Paris.

dieses ganze Terrain völlig durchzogen von Laufgräben und Parallelen mit ihren Bastionen. Er beschrieb die endlosen, für den Laien gradezu verwirrenden Zickzackläufe der Laufgräben, in welchen man sich völlig verirrt, wenn man keine sichere Führung hatte, und welche rücksichtslos durch Alles, z. B. durch den Kirchhof von Schiltigheim, hindurchgingen; sodann die Art, wie sich die Belagerer in neue Parallelen, eingruben, die Anlage der zum Brescheschiessen dienenden Batterien in denselben, sowie die musterhafte, durch Anbringung von Tafeln mit Wegweisern und Bezeichnungen der Werke beförderte Ordnung. . .

Während die Mörser zum Brandschiessen vorzugsweise hinter den Angriffswerken stehen blieben, weil sie in Bogenschüssen über Alles hinwegschossen — was besonders des Nachts ununterbrochen Statt fand, um die die Belagerten beunruhigenden Brände nie ausgehen zu lassen, — wurden die Bresche-Batterien durch die Laufgräben in die Parallelen gebracht und näherten sich zuletzt in der

Brescheschiessen in der wirklichen Festungsmauer, welche von den Lünetten wieder durch Wasser getrennt ist, und nachdem wiederum Brücken an diese Breschen gebaut worden wären, von denen übrigens eine bereits fertig war, der Sturm auf die Festung selbst in 1 bis 3 Tagen stattgefunden haben, wenn dieselbe nicht kapituliert hätte.

Redner beschrieb nun die Zerstörung der Festungswerke, welche von der ursprünglichen Gestalt so wenig mehr zeigten, dass man anstatt der stolzen Mauern, die an der Südseite der Festung noch unversehrt sind, nur verwirrte Wälle mit Erde beschüttet erblickte, und die Festungswerke von den Angriffswerken nur durch die grössere Höhe der ersteren unterscheiden konnte. Das Steinthor, in welches Redner zuerst hineinkletterte, war zerschossen; aber die Thoröffnung war noch bis unter die Bogenwölbung mit unzähligen Sandsäcken geschlossen, über welche man hinwegsteigen musste. Auch das Saverne Thor, durch welches der Hauptstrom der Fremden und der wieder heimkehrenden Strassburger Flüchtlinge in die Stadt drang, war ganz zerstört und die Bögen hingen kaum noch zusammen. Hinter diesem Thor fand Redner das ganze nordwestliche Drittel der Stadt als formlose Schuttmasse; von den unzähligen, den ersten Brandbomben nachfolgenden Geschossen

*) Der Bericht über diese Exkursion ist bereits in No. 43, S. 347 abgedruckt worden.

waren selbst die Spuren der Brände meist wieder weggenommen und Alles zeigte sich in einer grauen, zerstückelten, gleichförmigen Trümmernasse. Die hinterliegenden Stadttheile waren mehr oder weniger stark beschädigt, die Strassen voll von Stroh und Mist, die heimkehrenden Bewohner ohne irgend ein Unterkommen. Am besten erhalten fand sich der entfernter liegende Stadttheil um den Münster. Die Einwohner hatten durch anstrengenden und gefährlichen Wachtdienst einen grossen Theil der Brandgeschosse gelöscht, und die Brände waren hauptsächlich in verlassen und verschlossenen Häusern entstanden, in die man nach dem Fall der Brandkugeln nicht schnell hatte eindringen können. Aber auch die äusserlich wohl erhaltenen Häuser zeigten im Innern sämtlich Beschädigungen durch von oben eingedrungene Bomben, und Redner hat, vom Münsterthurm über die Stadt schauend, nicht ein einziges ganz unversehrt finden können.

Den Münster selbst fand Redner ziemlich stark mitgenommen, jedoch in keiner Weise so, dass eine Wiederherstellung Schwierigkeiten machen könnte, oder dass der konstruktive Zusammenhang des Bauwerks gelockert wäre. An der Nordseite hatten mehrere Granaten die Ecken und Kanten der Gesimse und Profilierungen, sowie die achteckigen Eckthürmchen und einige Brüstungen beschädigt, jedoch zum Glück nur eine Statue völlig zerstört. Das schöne Portal der Nordseite war ganz unversehrt und ebenso die Thurmfassade. Das hölzerne, mit Kupfer gedeckte Dach war dagegen vollständig abgebrannt, so dass ausser den Ueberresten geschmolzenen Kupfers nicht einmal Reste und Trümmer zu sehen waren. Von oben gesehen, waren die Gewölbe ganz sauber als schützende Decke übrig geblieben, sie hatten so trefflich den einschlagenden Bomben ihre Spannung entgegengesetzt, dass diese, nur ein rundes Loch schlagend, ohne Weiteres hindurch in das Innere der Kirche gefallen waren. Und auch hier hatten sie nur ein Gestühl abgebrannt und die Orgel furchterlich zerstört, so dass die Pfeifen wie wahnsinnig in die Luft starrten. Die Orgel aber ist ebensowenig von hervorragendem architektonischen Kunstwerth wie das Gestühl, und die Kirche machte im Uebrigen innen einen tadellos unversehrten Eindruck. Die berühmte Uhr hatte man zwar seit dem Beginn des Krieges nicht wieder aufgezogen, jedoch war sie nicht im Mindesten beschädigt. Redner schilderte nun das überaus bunte Getriebe im Münster, welcher von einem Lazareth, von armen hungerigen Familien und von neugierigen Soldaten gleichzeitig angefüllt war, und berichtete alsdann, dass er die Besteigung des Thurmes unternommen habe, obgleich manche Stufen in der aussen sichtbaren Wendeltreppe durch einschlagende, auf das feindliche Observatorium gerichtete Granaten weggenommen waren, so dass die zahllos auf- und absteigenden Soldaten sich, an Seilen kletternd, einander begegnen mussten. Redner legte das Bruchstück eines Steinprofils vom Münster vor, behauptend, dass an jenem Tage wohl Jeder sich eine ähnliche Erinnerung aufgesammelt habe. Später sei Alles genauer überwacht worden, man habe die lebensgefährliche Besteigung des Thurmes verboten und die Besichtigung des Münsters erschwert, aber an jenem ersten Tage habe man keine Gesetze gekannt.

Der Redner gedachte nun der Zitadelle, deren Werke äusserlich wenig zerstört aussahen, während das Innere ein Trümmerhaufen war. Die daselbst befindliche Kirche, die Arsenele und Kasernen waren völlig vernichtet, nur die ziemlich elenden Kasematten würden dem Kommandanten noch auf einige Zeit Schutz gewährt haben, wenn es in seiner Absicht gelegen hätte, die Gegenwehr noch fortzusetzen.

An der Südseite Strassburgs sah Redner die ausserordentlich regelmässige Zerstörung der Chausseebäume, welche vor der Belagerung von den Franzosen derart kreuzweise übereinander gefällt waren, dass an eine Benutzung der Strassen nicht mehr gedacht werden konnte.

Nach manchen anderen interessanten Blicken auf Einzelnes erwähnte Redner schliesslich der durch die Belagerten bewirkten vollständigen Beschießung von Kehl, legte einige Photographien der Ruinen vor und beschrieb zuletzt die Art der deutscherseits ausgeführten Sprengung der Drehbrücke in der Kehler Rheinbrücke. Man hatte die auf der Badenser Seite befindliche Drehbrücke halb aufgedreht und sodann die Sprengung im Drehpunkt, woselbst schon bei Erbauung der Brücke auf Anlage von Pulverkammern Bedacht genommen war, vorgenommen. Dadurch war diese riesige Drehbrücke in zwei zusammenhängende Theile auseinandergerissen, jedoch eine so ungeordnete Lagerung dieser Theile bewirkt, dass gar keine Anknüpfung für eine schnelle Wiederherstellung seitens der Franzosen während einer für sie glücklichen Kriegswendung hätte gefunden werden können. Die grossen augenblicklich beschäftigten Arbeitskräfte werden kaum in 14 Tagen die Wegräumung der riesigen Bruchstücke bewirken können.

An diesen Vortrag anknüpfend verlas Friedrich Stamman einen an ihn eingegangenen Brief seines Freundes, des Strassburger Dombaumeisters, welcher ihm auf seine Anfrage, wie viel vom Münster zerstört sei, in ausführlicher Aufzählung berichtet, dass zwar viel zerstört sei, jedoch die alten Pläne gerettet seien.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hannover. Versammlung am 2. November 1870. Vorsitzender B. R. Hase.

Baumeister Leonhardt trägt über die Entwicklungsgeschichte eiserner Brücken vor, in der er vier charakteristische Abschnitte unterscheidet. Der Bau eiserner Brücken hängt innig mit dem im vorigen Jahrhundert erfolgten Aufschwunge des Wegebau zusammen; die gleichzeitige Vervollkommenung der Eisenfabrikation und die Fortschritte mechanischer Wissenschaften lenkten die Auf-

merksamkeit auf die vorzüglichen Eigenschaften des neuen Materials. Die erste Stufe des Baues eiserner Brücken charakterisirt sich durch die Nachahmung der früher für Holz- und Steinkonstruktionen üblichen Bauweisen, und treten die Modifikationen hauptsächlich in dem durch die Kostbarkeit und die Widerstandsfähigkeit des Eisens begründeten Bestreben nach möglichster Materialersparnis hervor. In England werden gusseiserne Bogenbrücken gebaut, die von den steinernen Bogenkonstruktionen sich nur dadurch unterscheiden, dass das Material statt in vollen Laibungen sich in Gewölbrücken konzentriert, oder es werden gewaltige Balken gegossen, oder, wie namentlich in Süddeutschland geschehen, die Häng- und Sprengwerke imitirt.

Die in Amerika angewendeten Town'schen, Howe'schen und Long'schen Holzkonstruktionen werden in Schmiedeeisen, sowie in Kombinationen von Guss- und Schmiedeeisen nachgeahmt. Finlay hielt sich mit der ersten Hängebrücke von 1796 an die Vorbilder der von den Indianern konstruirten Seilbrücken.

Die zweite Periode zeichnet sich aus durch die Ausbildung des in Gurtungen gruppirten Querschnitts und der Wandsysteme. Die Kombinationen von Guss- und Schmiedeeisen sind noch häufig. Kasten- und röhrenförmige obere Gurtungen machen den Anfang; die Britannia-Brücke wird als grosser, tunnelartiger Kasten hergestellt. Durch Brunel werden 1850 die ersten T-förmigen Träger aus Blech gebildet.

Die dritte Periode bildet die früher gefundenen Systeme aus und beschäftigt sich namentlich mit dem Aufsuchen der zweckmässigen Längenform des Trägers. Die Vervollkommenung der Netzwerkbücke wird zuerst in Preussen (Weichselbrücke), in Baden und Ungarn erreicht. Die Fachwerksbrücke, welche die in der Wand thätigen Kräfte in einzelnen starken Konstruktionstheilen konzentriert, wird in Belgien durch Neville, durch Warren in England bei der Trentbrücke, und durch Cubitt am Brumlin Viadukt in grossem Maasstabe ausgeführt; das Fachwerksystem wird, um mehr Stützpunkte zum Auflegen der Fahrbahn zu gewinnen, vervielfacht (Wipple, Mohnio) und es bilden sich die verschiedensten, oft nicht glücklichen Varianten (Schiffkorn). In Amerika wird vielfach die Ausbildung der Hänge- und Sprengwerke verfolgt, durch armirte Balken, durch das System Albert Fink, Wendel Bollmann (Brücke bei Harpers Ferry) etc.

Hauptsächlich bildete die dritte Periode die Balkenbrücke aus, und zwar in 3 Haupttypen, dem Blechträger, dem Netzwerk- und dem Fachwerkträger; jeder hat vor dem anderen den Vorzug des geringsten Material-Verbrauchs in gewissen Gränzen, und zwar der Blechträger bei starken Belastungen und kleinen Spannweiten (bis 10—15 m), zumal wenn die Quertträger zwischen den Hauptträgern liegen. Das Netzwerk ist vorthellhaft bis etwa 20 m, zumal wenn die Belastungen auf oder unter den Knotenpunkten liegen. Die Ueberdeckung grösserer Spannweiten gehört dem Fachwerkträger.

Die Ausbildung der gebogenen, der Bogen- und Hängebrücken fällt mehr der vierten Periode zu und kann noch nicht als abgeschlossen angesehen werden. — Die herangerückte Zeit nöthigte den Vortragenden, den Vortrag abubrechen, doch sicherte er die Fortsetzung desselben zu.

— r. —

Architekten-Verein zu Berlin. Hauptversammlung am 5. November 1870; Vorsitzender Hr. Koch, anwesend 76 Mitglieder.

Der Vorsitzende meldete zunächst das Ableben eines auswärtigen Vereins-Mitgliedes, des Betriebs-Direktors Pomme zu Nordhausen. Sodann theilte Hr. Blankenstein die Entscheidung der Kommission über die Lösung der letzten architektonischen Monats-Aufgabe mit. Es galt die Erfindung eines Tapetenmusters, und entwickelte der Referent zunächst im Allgemeinen die hierfür in Betracht kommenden Momente. Als wesentlichste Schwierigkeit bezeichnete er die Bedingung, dass sowohl Zeichnung wie Farbenzusammenstellung gleichmässig für eine Betrachtung aus naher und weiter Entfernung disponirt, also nicht weniger schön im Detail, als für eine harmonische Gesamtwirkung abgewogen sein müssen. An dem vorliegenden Entwurfe wird hauptsächlich getadelt, dass die Beziehung der einzelnen Gruppen des Musters zu einander nicht ganz organisch, die Farbenzusammenstellung etwas hart sei. Indessen ist die Aufgabe immerhin als gelöst anerkannt und dem Verfasser, als welcher sich wiederum Hr. Hermann Ziller ergab, ein Andenken zugesprochen worden. — Die diesmalige architektonische Monatskonkurrenz (Entwurf eines Stutzhause) hat eine ungemein starke Bethheiligung gefunden; es sind nicht weniger als 7 Lösungen derselben eingelaufen.

Hr. Stier berichtete über Verhandlungen, welche er behufs Ausführung des von ihm entworfenen Rednerpultes eingeleitet hat, und wird ihm für diese Ausführung ein Kredit bis zu 100 Thlr. bewilligt. Die beiden Oberbibliothekare, Hr. Hense und Hr. Franzius, berichteten über die bisher gehaltenen Fachjournale; ihre bezüglichen Anträge für das nächste Jahr wurden genehmigt. — Hr. Verlagsbuchhändler Ernst wurde für ein abermaliges Geschenk an den Verein — eine Ritter'sche Originalzeichnung des schönen Brunnens in Nürnberg — der allgemeine Dank durch Erheben von den Sitzen ausgedrückt.

Nachdem hierauf Hr. Maresch mehrere unmittelbar nach der Einnahme von Strassburg aufgenommene Photographien einiger der am meisten zerstörten Punkte der Stadt vorgezeigt und einige interessante Stellen aus zwei Briefen eines mit der Herstellung der nach Strassburg führenden Eisenbahn beauftragten Fachgenossen vorgelesen hatte, theilte Hr. Orth das Resultat der Berathung mit, welche die in letzter Sitzung gewählte Kommission über die Frage einer Bethheiligung an den öffentlichen Sammlungen für das Münster

gepflogen hat. Dieselbe ist zwar der Ansicht gewesen, dass diese Angelegenheit der Beachtung des Vereins durchaus werth sei, hält jedoch die gegenwärtige Zeitlage für eine öffentliche Betheiligung des Vereins als solcher wenig geeignet und empfiehlt daher den Vereinsmitgliedern das Interesse für das Strassburger Münster ausschliesslich in Privatkreisen zu betheiligen und weiter anzuregen. Ein Widerspruch wird nicht erhoben. — Hr. Fritsch überreichte einige Exemplare des neuesten Verzeichnisses der im Felde stehenden Fachgenossen und gab im Anschluss daran einige statistische Daten über die Ermittlungen und die Wirksamkeit des Hilfskomitès.

Eine Anzahl meist sehr spezialisirter Fragen aus dem Gebiete des Wasserbaues wurde durch die Hrn. Franzius, Grund, Schwedler und Röder beantwortet. Eine Anregung des Hrn. Assmann gab Veranlassung über die mangelhafte Akustik des Versammlungs-saales und der unter ihm befindlichen Restaurationsräume, sowie über die wahrscheinlichen Ursachen dieser Mängel und eventuelle Mittel zur Abhülfe zu diskutieren, wobei sich ergab, dass Hr. Schwedler die mangelhafte Akustik des Saales aus der Resonanz der Decke ableitete, während Hr. Orth den kleinen Tonnengewölben der Arkaden an den Längswänden die Schuld gab. Es wurde beschlossen hierüber praktische Versuche anzustellen, deren Leitung Hr. Orth übernimmt.

In den Verein neu aufgenommen wurden die Herren Bauer, Benda, König, Lütke und Hostmann (Bremen), letzterer als auswärtiges Mitglied.

— F. —

Vermischtes.

Bitte an die Techniker der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. Von Seiten einiger bei dem Feldeisenbahn-Korps und beim Betriebe französischer Bahnen beschäftigter Fachgenossen werden wir darauf aufmerksam gemacht, dass es wohlgethan sein möchte, wenn dem in gleicher Funktion und in überaus anstrengendem Dienste stehenden Untersonale, den deutschen Bahnmeistern, Telegraphisten, Weichenstellern und Bahnarbeitern, aus der Heimat zeitweise gleichfalls eine Sendung von Stärkung- und Erfrischungsmitteln zugesandt würde. Das Hilfskomité für A. u. I. kann seine Thätigkeit jedenfalls nicht so weit erstrecken, indessen hoffen wir, dass jene Bitte hiermit an die richtige Stelle vermittelt worden ist.

Die Thätigkeit der französischen Kriegsgefangenen an den Kanalbauten bei Lingen. Mehrfach ist eine Beschäftigung Kriegsgefangener bei öffentlichen Bauten in Aussicht genommen oder bereits eingetreten. Es darf daher manchen Fachgenossen nicht uninteressant sein, über die hier erzielten Resultate, wo eine Benutzung dieser Arbeitskräfte in ziemlicher Ausdehnung stattfindet, einige Notizen zu erhalten. Bei dem Kanalbau unweit Ellbergen, eine Stunde südlich von Lingen, sind seit dem 14. d. M. 2000 Kriegsgefangene mit Erdbarbeiten beschäftigt. Um überhaupt einen Anfang zu machen und sich zunächst ein Bild von den Leistungen der Leute zu verschaffen, wurde am 14. die Arbeit zuerst mit 500 Mann begonnen und mit der gleichen Zahl am 15. und 17. fortgesetzt. Da bei der beschleunigten Inangriffnahme des Baues ähnliche Ermittlungen früher noch nicht vorgenommen waren, so konnte den Arbeitern auch kein bestimmter Verdienst in Aussicht gestellt werden. Die Arbeitsleistung war daher eine kaum nennenswerthe, und betrugen die in diesen 3 Tagen geförderten Massen nur 700 Kbm.

Es gelang nunmehr, die Arbeit in folgender Weise zu organisiren: Zu jeder Arbeiterkolonne, welche aus 12 bis 24 Karrenschiebern, der gleichen Anzahl von Schaufelern und einigen Leuten zum Planiren etc. besteht, wird ein französischer Korporal kommandirt und diesem nach jeder Fahrt der Kolonne von einem der beaufsichtigenden Pioniere, nachdem dieser die Karren hat vorbeipassiren lassen, und sich überzeugt, dass dieselben gestrichen geladen sind, eine Marke ausgehändigt. Es ist nach Möglichkeit dafür gesorgt, dass stets 2 Fahrten nebeneinander liegen und somit ein Pionier 2 Kolonnen beaufsichtigen kann. Der Boden ist feuchter Sand und die Transportweite beträgt 100 bis 130 Meter. Nach beendeter Tagesarbeit rapportiren die Korporale einem dazu designirten Sergeant-Major, die Pioniere aber dem Schachtmeister Karren- und Markenzahl, worüber die nöthigen Notizen gemacht und verglichen werden.

Die Aussicht auf einen Verdienst und die Mitwirkung ihrer eigenen Unteroffiziere bei der Kontrolle hat den Kriegsgefangenen ersichtlich Lust zur Arbeit gemacht und das Vertrauen derselben geweckt. Die Folge hiervon war, dass das geförderte Quantum in den nächsten 4 Tagen bei derselben Arbeiterzahl auf 2500 Kbm stieg und der Mann durchschnittlich 70 Fahrten in 5stündiger Arbeitszeit machte und damit 2,5 bis 3 Kbm bewegte. Dass zu jeder Karre ein Schaufeler gestellt wurde, hat theils in der schwächlichen Körperbeschaffenheit der meisten Kriegsgefangenen, welche wegen der auf das Nothwendige beschränkten Verpflegung noch mehr zu berücksichtigen ist, theils in dem Wunsche, eine thunlichst grosse Anzahl Leute zu beschäftigen, seinen Grund. Es ist zu hoffen, dass diese irrationelle Arbeitsmethode wird abgeschafft werden können, wenn den Leuten durch einigen Verdienst Gelegenheit gegeben ist, sich für ihren Unterhalt Verbesserungen beschaffen zu können.

Ein wesentlicher Unterschied der Leistungen ist bei den verschiedenen Truppengattungen nicht zu bemerken gewesen; wenn auch die Artilleristen und Pioniere etwas gewandter sind, so zeigen sich doch sämmtliche Leute sehr anstellig und seit der Aussicht

auf Verdienst willig und arbeitslustig, selbst die Turkos nicht ausgenommen, obgleich diese allerdings das Prädikat „willig“ im geringsten Maasse verdienen. Eine Eigenthümlichkeit der Leute ist das Graben einzelner tiefer Löcher, und fällt es schwer, ihnen dieses ab- und eine gleichmässige Arbeit anzugewöhnen. Einzelne Schaufeler sind so emsig, dass sie kleine Schnitzarbeiten mit auf die Baustelle bringen und während die Karren unterwegs sind, an diesen Sachen arbeiten. Am 24. arbeiteten 700, seit dem 26. 800 Mann mit gleich gutem Erfolge. Karrenbänder, die den Leuten anfangs neu waren, werden jetzt von ihnen begehrt.

E. F.

Strassburg's Münster. Das Dach des Langschiffs ist zerstört; es handelt sich um seine Wiederherstellung. Die Zerstörung geschah durch Brand; möge die Erneuerung in einer Weise erfolgen, welche dergleichen Verderb für alle Zukunft ausschliesst, möge das neue Dach, wie der Kern des ganzen Meisterbaues aus Stein bestehen; möge ein gewölbtes Dach, ein Dach von unberechenbarer Dauer an Stelle des bisherigen treten und somit für alle Zeit eine Gefahr von dem edelen Bauwerk abgewendet werden, welche wenn sie eintritt, gleichzeitig eine grosse Gefährdung für die Umgebung birgt.

Welche Gründe lassen sich gegen die Ausführung eines gewölbten Daches vorbringen?

Wer in den üblichen Anschauungen befangen ist, der wird gegen die Ausführung eines gewölbten Daches die Bedenken äussern, dass ein solches zu schwer, dass es zu kostbar, dass es unförmlich und deshalb unmöglich sei. Alle drei Bedenken, von denen schon das Eine, die Unförmlichkeit, falls sie bestände, ganz allein genügen würde, diesen Gedanken als einen unausführbaren zu verwerfen, sind begründet, wenn die üblichen Gewölbe in Kreisbogenformen maassgebend sind. — Zu schwer würde ein solches Dach sein, weil in diesen Gewölben die Massen unrichtig vertheilt, den wirksamen Kräften widersprechend angeordnet sind, daher einen Ueberfluss an Masse, an Schwere also, bedingen; einen Ueberfluss an Masse, um so bedeutender, je grösser die Anzahl verschiedener zu einem Verband zusammengefasster Kreisbögen mit ihren schon bei einem einzelnen derselben kaum berechenbaren, bei einem ganzen System derselben aber ganz unfasslichen Kräften ist. — Zu kostbar würde ein solches Dach sein, weil eben diese überflüssigen Mengen an und für sich Kosten beanspruchen, weil aber ferner diese Mengen durch ungünstige Bedingungen während der Ausführung, entspringend aus der Unselbstständigkeit des Kreisbogengewölbes, grössere Geldopfer fordern. — Unförmlich würde ein solches Dach sein, weil die ungenügenden, einem starren Gesetze unterworfenen Kreisbögen eine Annäherung an erwünschte Dachformen nicht, oder nur mit ausserordentlichen Mitteln gestatten.

Alle drei Bedenken zerfallen in ein Nichts, wenn das gewölbte Dach nach denjenigen Grundsätzen ausgeführt wird, von denen No. 40 und 41 d. Ztg. spricht. Steht Gestein zu Diensten, welches eine Druckfestigkeit von 150' zulässt, so ist die Schwere eines gewölbten Daches etwa gleich dem Gewicht eines Steindachs, dergleichen viele auf gothischen Kirchen bestehen; die Kosten sind ungefähr gleich oder auch geringer als die Kosten eines solchen Steindachs, und von kundiger Hand geordnet, von kunstfertiger Hand aber verschönt, wird ein so gewölbtes Dach namentlich auf einem gothischen Bauwerk in höchst entsprechender, die Gliederung des Ganzen bis zur höchsten First der Ueberdeckung sinnig ausdrückender Gestaltung sich erheben. — Dass ein solches Steinmaterial am Orte, ist ausser Frage.

Dass, wenn das Gesagte möglich, dadurch für das Bauwerk ein grosser Gewinn erzielt wird, wer wollte dies bezweifeln?! — Ob und wie es möglich ist, darüber kann zunächst nur der Zustand des Vorhandenen entscheiden. Bietet dieser kein Hinderniss, so sprechen unwiderlegliche Zahlen und Daten für die Möglichkeit, und wenn dies Ziel erstrebenswerth, so richte ich an die Redaktion dieser Zeitung die Bitte, mit mir für die Erlangung desselben wirken, für seine Erreichung thätig sein zu wollen.

Berlin, 30. Oktbr. 1870.

E. H. Hoffmann,
Kreisbaumeister a. D.

(Soweit es in unsrer Macht steht, entsprechen wir dem Wunsche des Herrn Verfassers durch den Abdruck seines Vorschlags. Eine faktische Berücksichtigung desselben an entscheidender Stelle wird jedoch schwerlich durch einen solchen allgemeinen Hinweis angebahnt werden können, sondern müsste die detaillirte Nachweisung der behaupteten Möglichkeit zur Voraussetzung haben. Diese zu führen, ist die Presse, zum Mindesten unsere Zeitung jedoch nicht der Ort. D. Red.).

Architekt Franz Schulz, oder wie er sich als Ungar nannte, Schulz Ferencz, einer der begabtesten Schüler Friedrich Schmidt's in Wien, in welchem namentlich die virtuose Zeichenfertigkeit der neueren Gothiker einen glänzenden Vertreter besass, ist nach längeren Leiden, 32 Jahre alt zu Pest gestorben. Neben den Zeichnungen, die er schon früher mit gleichstrebenden Genossen für die Publikationen der Wiener Bauhütte geliefert hatte, sind es namentlich seine Reiseskizzen aus Italien und Spanien gewesen, die seinen Namen in den letzten Jahren bekannt gemacht hatten. Einzelnes davon ist in der Zeitschrift für bildende Kunst veröffentlicht worden, während eine Darstellung der Alterthümer Gerona's als selbstständiges Werk von ihm erschienen ist, dem sich andere in ähnlicher Weise anschliessen sollten; der jugendliche Enthusiasmus, mit dem er seiner Zeit über die „Entdeckung“ der

gothischen Bauten auf Palma an seinen Meister berichtet hatte, war Veranlassung, dass diese Nachricht durch fast alle Kunstblätter ging. Als ein selbstständiges Bauwerk von ihm wird uns das königlich ungarische Jagdschlösschen in Masca genannt; die grosse Hauptaufgabe, an welche er nach seiner Rückkehr in die Heimat die Kraft seines nunmehr leider so früh zusammen gebrochenen Lebens gesetzt hatte, war die Restaurierung des berühmten mittelalterlichen Königsschlusses Vajda Hunyad.

Das eiserne Kreuz haben ferner erhalten: Baumeister Knebel, Lieut. im 3. Garde-Reg. z. F., Bauführer Honthumb und Bauführer A. Sarrazin, letztere beide Lieut. im Westphäl. Inf.-Reg. No. 53.

Konkurrenzen.

Monats-Aufgaben im Architekten-Verein zu Berlin, zum 3. Dezember 1870.

I. In einem fürstlichen Park soll ein Fahrweg von 24 Fuss Breite über eine 20 Fuss tief eingeschnittene Eisenbahn geführt werden, welche 25 Fuss Kronenbreite, 2 Fuss tiefe Gräben und 1½ füssige Böschungen hat. Es ist die Brücke im Grundriss und Ansicht und daneben ein Bahnwärterhaus im Grundriss, 2 Ansichten und Durchschnitt zu entwerfen. Letzteres enthalte 2 Stuben, Küche, Keller, einen besonderen Wärterraum, kleinen Stall und Abtritt, und werde mit Gartenanlagen umgeben. Als Material für Brücke und Wärterhaus diene in der Hauptsache guter Backstein. Verlangt: Zwei Grundrisse im Maasstabe von 1:240, eine Generalansicht von 1:120, einige Details von 1:60.

II. An der Mündung eines Stromes in die Nordsee soll eine Niederung von 4000 Morgen eingedeicht und durch ein Siel entwässert werden. Das gewöhnliche Hochwasser sei 0 am Pegel. Alsdann liegt das Terrain am Siel auf — 2 Fuss, das gewöhnliche Niedrigwasser auf 10 Fuss, das Hochwasser bei Sturm oder Fluthen des Stromes auf + 12 Fuss und in letzterem Falle das Niedrigwasser auf — 1 Fuss. Das Binnenwasser darf sich niemals über + 2 Fuss ansammeln. Das Aussensiel ist als ein kleiner Hafen für 6 bis 8 Fuss tiefegehende Küstenfahrer einzurichten. Der Baugrund ist bis auf — 15 Fuss unsicher. Die erforderliche Grösse des Sieles ist durch Rechnung nachzuweisen.

Alle wichtigen Maasse, Annahmen und Rechnungsergebnisse sind in den Zeichnungen an geeigneter Stelle einzutragen.

Personal-Nachrichten.

Preussen:

Ernannt der Bau-Kommissar Gombert zu Fritzlar zum Kreis-Baumeister daselbst.

Brief- und Fragekasten.

Unsere Erörterung über die Bedeutung der Tektonik für das baukünstlerische Schaffen, deren ersten Theil wir in No. 43 d. Z. gaben, können wir aus redaktionellen Opportunitätsrücksichten leider auch in dieser No. noch nicht zum Abschluss bringen. Mittlerweile ist bereits in No. 41 der „Dioskuren“ des Herrn Dr. Max Schasler der Anfang eines anscheinend auf grössere Länge angelegten Artikels erschienen, in welchem unsere erste Ausführung nach ihren Worten und Sätzen zerzaust und daraus abgeleitet wird, wie ein nicht philosophisch gebildeter Architekt bei einem Versuche, sich über ästhetische Fragen auszusprechen, nur ein Konglomerat unklarer Phrasen zu Tage fördern könne. Wir geben denjenigen unserer Leser, die Interesse daran finden, anheim, ob sie zu diesem Zwecke von dem genannten Organe Einsicht nehmen wollen. Eine förmliche Rechtfertigung gegen dasselbe liegt uns selbstverständlich völlig fern; denn der Ruhm der Schulphilosophie und die Anerkennung der Dioskuren sind keine Dinge, auf die wir sonderlichen Werth legen. Dass uns der Verfasser trotz seiner philosophischen Bildung (die ihn freilich nicht einmal befähigt den Unterschied zwischen Gesichtspunkt und Standpunkt zu erkennen), nicht verstanden hat, ist allerdings richtig. Unsern Fachgenossen hoffen wir trotzdem ausreichend klar geworden zu sein.

Berichtigung. Auch in No. 44 d. Ztg. sind einige Druckfehler stehen geblieben. Der Koaksverbrauch des „Röhrenkessels“ in den Komtoir-Räumen von Granger und Hyan hat nicht 4¾, sondern 1¾ Schffl. pro Tag betragen. In dem Berichte aus dem Architektenverein S. 356, Sp. 2, Z. 11 von U. ist „einhüftigen“ statt des unverständlichen „einhöhligen“ zu lesen.

Hülfskomité für die im Felde stehenden Architekten und Bau-Ingenieure.

Statistische Mittheilungen über die bisherige Thätigkeit des Zentral-Hülfskomités in Berlin.

Das Hülfskomité für die im Felde stehenden Architekten und Bau-Ingenieure, dem sich im Laufe der Zeit noch 13 andere, dieselben Bestrebungen verfolgende Zweig-Komités angeschlossen haben, begann seine Thätigkeit am 16. Juli d. J. mit einem durch die Deutsche Bauzeitung mitgetheilten Aufrufe an die Fachgenossen. Seine wesentlichsten Obliegenheiten sind gewesen:

1) Die Ermittlung von Nachrichten über die im Felde stehenden Fachgenossen und die Vermittlung der Nachrichten an diese.

2) Die Sammlung von Beiträgen zur Bildung eines Hilfsfonds.

3) Die Unterstützung der im Felde stehenden hülfsbedürftigen Fachgenossen.

Alle bei dem Bureau des Hülfskomités eingehenden Nachrichten sind zunächst durch die Deutsche Bauzeitung mitgetheilt und demnächst in besonderen Brochüren zusammengestellt worden, von denen bis jetzt drei, in einer Anzahl von 1000 resp. 1500 Exemplaren aufgelegt und an die Fachgenossen im Felde, sowie an die Zweigkomités versandt worden sind. Nach den bis heute eingegangenen Nachrichten sind im Ganzen 943 deutsche Fachgenossen zum Heere einberufen worden. Von diesen sind 6 (meistentheils zum Eisenbahnbetriebe der okkupirten Bahnlagen) wieder entlassen, 35 im Kampfe gefallen oder an ihren Wunden gestorben, 87 verwundet, 18 erkrankt (davon bereits 10 wieder beim Regiment), 4 vermisst.

Die Gesamtsumme der bei dem Zentral-Hülfskomité eingegangenen Beiträge, über welche im Einzelnen gleichfalls in der Deutschen Bauzeitung quittirt worden ist, beträgt 6468 Thlr. 26 Sgr. 5 Pf., wozu noch ein nicht eingewechselter Pfandbrief über 100 Thlr. und 2 goldene Uhrketten treten. Hiervon sind 1169 Thlr. 4 Sgr. 3 Pf. von Seiten der Zweig-Komités in Dresden, Breslau, Schleswig-Holstein, Baden und Bautzen beigetragen; der Rest setzt sich aus 4786 Thlr. 1 Sgr. 6 Pf. an einmaligen und 668 Thlr. 20 Sgr. 8 Pf. an monatlichen Beiträgen zusammen.

Die Unterstützung hülfsbedürftiger Fachgenossen hat in enger Gemeinschaft mit den Zweigkomités stattgefunden, je nachdem die Anträge gestellt waren oder die Gelegenheit resp. das Bedürfniss zu schneller, unmittelbarer Hülfe sich darbot. Mit Rücksicht auf die von Anfang an in's Auge gefassten Gesichtspunkte, dass die Hauptwirksamkeit des Komités sich erst nach Beendigung des Krieges entfalten wird und dass der Hilfsfonds deshalb nach Möglichkeit für diese Zwecke reservirt werden muss, sind Unterstützungen prinzipiell nur auf Grund besonderer Anträge und in einem Umfange gewährt worden, der für die Linderung augenblicklicher Noth berechnet war.

Bis jetzt sind 475 Thlr. an Unterstützungen in baarem Gelde (in 34 einzelnen Posten), 262 Thlr. für wollene Unterkleider, 330 Thlr. für verschiedene Stärkungsmittel verausgabt worden; doch sind von letzteren noch einige Vorräthe disponibel. Die Kosten

für Drucksachen, Papier, Porto und Emballage haben bis jetzt 192 Thlr. 25 Sgr. betragen, so dass die Gesamtsumme der Ausgaben 1259 Thlr. 25 Sgr. erreicht und ein baarer Bestand von 5209 Thlr. 1 Sgr. 5 Pf. verbleibt, von dem 4850 Thlr. zu 5 pCt. zinsbar, jedoch disponibel angelegt sind.

Berlin, 8. November 1870.

Der Geschäftsführer des Hülfskomités
K. E. O. Fritsch.

Im Laufe der letzten Woche sind uns folgende Verluste gemeldet:

Hehl, J., Baufr. — Einj. Freiw. im 88. Inf.-Reg., bei Wörth verwundet. Jetzt wieder beim Regiment.

Kümmritz, O., stud. — Gefr. im 2. Garde-Reg. zu F. War nach oberflächlicher Genesung wieder zum Regimente abgegangen und starb, auf's neue krank zurückgekehrt, zu Berlin im elterlichen Hause.

Rautenberg, Polyt. — Uoffz. im 60. Inf.-Reg., verwundet in der Schlacht bei Gravelotte, ist seinen Wunden erlegen.

Zur Bildung der Hilfsfonds sind von Dienstag, den 1. November bis Dienstag, den 8. November c. eingegangen:

A. An einmaligen Beiträgen:

Aus Berlin: Herrmann 10 Thlr. (2. Beitr.) — Pr. Stargard: Mex 5 Thlr. — Wiesbaden: Mecklenburg 3 Thlr. (2. Beitr.).

B. An monatlichen Beiträgen:

Aus Berlin: Hagen 5 Thlr., Fritsch 2 Thlr., Niermann 4 Thlr., Lehr 1 Thlr., Weiss 2 Thlr. 15 Sgr., Clausnitzer 2 Thlr. — Rinteln: May 5 Thlr. — Bischofsburg: Sperl 5 Thlr. — Elbing: van Nes 2 Thlr. — Harburg: Kochendorfer 2 Thlr. — Bromberg: Bücking 1 Thlr. — Danzig: Bobrick 1 Thlr. — Goldap: Gronwald 2 Thlr. — Zölz: Steenke 3 Thlr. — Kükernese: Lorek 5 Thlr. — Salzwedel: Kämmerer 2 Thlr., Weiss 1 Thlr., Menning 1 Thlr. — Lichtenfelde: Otzen 3 Thlr. — Jablonowo: N. N. 2 Thlr., Senger 2 Thlr.

Beim Lokalkomité in Frankfurt a. M. sind eingegangen:

Frankfurt a. M.: R. Dielmann 3 fl. 30 kr., F. Rauth 5 fl., A. Pistor 6 fl., B. Arnold 3 fl. 30 kr., Netz 5 fl., J. Gerlach 3 fl. 30 kr., J. D. Walluf 10 fl., K. Schoelles 3 fl. 30 kr., J. Günther 3 fl. 30 kr., H. Barthel 5 fl., C. G. Haensel 10 fl., J. Gramm 19 fl., Gebr. Lönholdt 15 fl. Zusammen 92 fl. 30 kr.

XV. Liste der zu den Fahnen einberufenen Architekten etc.

Altzschner, Ing. — Kan. bei der leicht. Garde-Ers.-Batt.
Blumich, Wilh., stud., Grävernitz — Königs-Gren.-Reg. 7.
Boie, stud. — Gren. im Ers.-Bat. des 5. Gren.-Reg.
Lempe, Herrn., stud. — Lieut. im 107. Reg., z. Z. beim 8. Feld-lazareth, XII. A.-C.
Philippi, stud. — Musk. im Inf.-Reg. No. 24, 11. Kp.
Weiss, R. — 12. Art.-Brig.